



Associazione per la Sostenibilità delle Infrastrutture

IL CONTRIBUTO DEL NUOVO CODICE DEI CONTRATTI PUBBLICI ALLA SOSTENIBILITÀ DELLE INFRASTRUTTURE NELLA PROSPETTIVA DI AIS

Il 1° luglio 2023 le disposizioni contenute nel Decreto Legislativo n. 36 del 31 marzo 2023, cd “Nuovo Codice Appalti”, già in vigore dallo scorso 1° aprile 2023, sono divenute finalmente efficaci iniziando dunque a dispiegare concretamente i propri effetti.

Molto è già stato detto sul tema da molteplici punti di vista, ad ulteriore testimonianza dell’elevato interesse che sempre accompagna la revisione della normativa in materia di affidamento dei contratti pubblici. E non potrebbe essere altrimenti dal momento che il Codice Appalti costituisce l’ossatura portante del public procurement del paese e che questo, come detto dalle raccomandazioni dell’Unione Europea all’Italia, è uno strumento formidabile di innovazione del modello produttivo, sia sotto il profilo della programmazione per la individuazione preventiva delle infrastrutture pertinenti alle necessità del Paese (il “CHE COSA”), sia riguardo alle modalità per pervenire ad una adeguata progettazione e realizzazione (il COME) di infrastrutture efficienti sotto il profilo tecnico-economico e sostenibili sotto i profili ambientale e sociale.

La promozione di un nuovo approccio alla pianificazione, programmazione, progettazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture ponendo al centro la sostenibilità nelle tre accezioni ambientale, economica e sociale è il principale fine di AIS - Associazione Italiana per la Sostenibilità delle Infrastrutture. Costituita nel giugno 2020 come associazione tecnico-scientifica di filiera, ad oggi già con oltre 80 soci collettivi cui si uniscono soci di diritto ed individuali, AIS riunisce tutte le tipologie di operatori nel campo infrastrutturale – tra le maggiori stazioni appaltanti, società di progettazione, imprese di costruzioni, mondo industriale e società di servizi – favorendo tra loro dialogo, confronto e scambio di esperienze dai quali scaturiscono analisi e proposte per mettere a terra e concretizzare la questione della sostenibilità delle infrastrutture andando al di là delle semplici, seppur importanti, dichiarazioni di principio.

Nella visione di AIS, più dettagliatamente illustrata nel Piano Strategico 2023-2024, questo nuovo approccio può e deve svilupparsi a partire da 4 elementi fondamentali, veri e propri cardini, rappresentati da a) **il ricorso a indicatori e strumenti di rating** che guidino la progettazione, realizzazione e gestione di una infrastruttura consentendo di **misurare e monitorare nel tempo la sostenibilità** rendendola di conseguenza oggettiva, trasparente e confrontabile; b) **lo sviluppo della digitalizzazione** ovvero da una crescita della dotazione di soluzioni digitali trasversali rispetto all’intero processo che supportino la misurazione e il monitoraggio di cui al punto precedente; c) **un utilizzo di prodotti e soluzioni** in grado di essere trasparenti rispetto agli impatti ambientali relativamente al loro intero ciclo di vita; d) **una filiera di operatori consapevoli** del valore economico e sociale di una scelta di sostenibilità a 360 gradi e, dunque, soggetti sempre più qualificati e con adeguate competenze oggettivamente riconosciute e attestate.

Per quanto necessarie, queste condizioni non appaiono tuttavia sufficienti, da sole, per lo sviluppo di un sistema infrastrutturale (più) sostenibile dovendo essere accompagnate da una serie di condizioni al contorno favorevoli in grado di creare condizioni e vantaggi economici essenziali per spostare gli investimenti verso la sostenibilità. Tra queste, ad esempio, stazioni appaltanti qualificate, dotate di strumentazioni e competenze adeguate; maggiore velocità e certezza dei tempi di gara e di stipula dei contratti con una riduzione dei livelli di contenzioso; la digitalizzazione (anche) delle norme, ovvero la loro (ri)scrittura in un’ottica digitale e computazionale per fare in modo che un computer riesca a leggerle e “restituire” un risultato accelerando e rendendo più efficienti molti processi decisionali – pensiamo a un permesso – da parte delle pubbliche

Pag. 1 di 8

Associazione per la Sostenibilità delle Infrastrutture

amministrazioni; gli indirizzi dati alla progettazione e, più in generale, il quadro normativo e regolatorio nel campo delle infrastrutture.

Da questo punto di vista, è evidente che il Codice dei Contratti Pubblici non può che essere fatto rientrare pienamente tra le condizioni “di contesto” in grado di influenzare in maggiore o minor misura la realizzazione di infrastrutture sostenibili e resilienti.

Una sua valutazione in tal senso si rende dunque quanto mai opportuna, soprattutto in questo particolare momento storico dominato dalla necessità di raggiungere gli obiettivi indicati nel PNRR, principale progetto di rilancio e di attuazione verso uno sviluppo più sostenibile e un pilastro fondamentale per le politiche infrastrutturali, e allo stesso tempo da un crescente timore di non riuscire a rispettarne le tempistiche sul quale si teme possa far presa l’insinuarsi di una percezione della sostenibilità quale ostacolo all’implementazione rapida e puntuale degli interventi del piano.

Il presente documento contiene le principali considerazioni di AIS in merito al contributo che le stesse potranno dare alla sostenibilità delle infrastrutture nella prospettiva e seconda i cardini della visione dell’Associazione.

In estrema sintesi, dall’analisi di un corpus normativo nel quale la presenza del termine “sostenibilità” è rimasta invariata rispetto al precedente Codice Appalti – se la ricerca è stata fatta bene la parola sostenibilità appariva 11 volte nel D. Lgs. 50/2016 e 11 nel nuovo testo –, **emerge un quadro di luci ed ombre** fatto di principi fondanti assolutamente condivisibili – in primis quelli del risultato e della fiducia così come quello della buona fede (che va oltre alla nomea del settore delle costruzioni) – e di norme che in effetti sembrano contribuire a creare delle condizioni di favore a sostegno della sostenibilità delle infrastrutture cui se ne accompagnano o si registra l’assenza di altre che muovono in direzione opposta.

Entrando più nel dettaglio e procedendo per ordine, **la prima osservazione riguarda l’art. 8 “Principio di autonomia contrattuale. Divieto di prestazioni d’opera intellettuale a titolo gratuito”**.

In questa disposizione il nuovo Codice, codificando il principio dell’equo compenso, nella logica auto applicativa che lo contraddistingue, si completa con l’Allegato 1.13 che disciplina le modalità di determinazione dei corrispettivi dovuti per le fasi progettuali da porre a base degli affidamenti dei servizi di ingegneria e architettura, determinati, mediante attualizzazione del quadro tariffario di cui alla tabella Z-2 del decreto del Ministro della giustizia 17 giugno 2016 alle disposizioni di cui all’articolo 41 del codice. Ciò sino a nuovo regolamento.

Dovendo, ma soprattutto volendo rendere coerente tale quadro con le specifiche prestazioni specialistiche volte ad assicurare la sostenibilità delle opere pubbliche, specie ove interessate dall’applicazione dei CAM e dal rispetto del principio DNSH, **non si può non rilevare l’assenza – carica di significato – di una voce specifica che valorizzi la Relazione di sostenibilità e la Relazione CAM anche in termini economici**.

Da questo punto di vista si ritiene utile proporre sin da subito una modifica con l’introduzione di una voce specifica che le valorizzi.

La seconda osservazione concerne l’art. 39 **“Programmazione e progettazione delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale”** dove appare indubbiamente positivo il fatto il **criterio di rendimento in termini di sostenibilità ambientale** sia incluso tra quelli da prendere a riferimento per l’inserimento di un’opera nell’elenco delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale

Associazione per la Sostenibilità delle Infrastrutture

inserite nel DEF. Sul punto, il fatto che la norma si riferisca alla sostenibilità ambientale in una prospettiva di criterio di rendimento appare perfettamente **in linea con la prospettiva di sostenibilità misurabile, fondata su strumenti e protocolli in grado di quantificare in maniera accurata, trasparente e confrontabile i risultati raggiunti, sostenuta da AIS.**

L'art. 40 e l'allegato I.6 trattano invece del dibattito pubblico che, in estrema sintesi, appare **uscito alquanto ridimensionato rispetto alla versione precedente** contenuta nel D. Lgs. 50/2016 sulla quale già ci si poteva interrogare in merito alla reale capacità di attivazione in termini di Stakeholder Engagement, un tema questo sul quale AIS ha attivo un proprio GdL che tra qualche tempo redigerà uno specifico Position Paper in materia.

Più in particolare, da un lato le tipologie di opere per le quali il Codice prevede l'obbligo di dibattito pubblico sono rimaste invariate rispetto a quelle elencate nel DPCM 14/2018, dall'altro sulle modifiche apportate all'attuale modalità di esplicitazione del dibattito si evidenzia in primo luogo **l'abrogazione della Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico** che, si sottolinea, si proponeva quale **modello di democrazia partecipativa** relativamente agli interventi infrastrutturali di maggiore rilevanza nel Paese e garanzia del rispetto dei principi di informazione e di partecipazione.

In secondo luogo, nella nuova disciplina, dal punto di vista della organizzazione del dibattito, si assegna un ruolo centrale al Ministero competente, alla stazione appaltante e al responsabile del dibattito, espressione dei primi due: il responsabile può essere infatti un dipendente o del Ministero competente per materia o della stazione appaltante, ovvero un professionista privato individuato dalla stazione appaltante tramite appalto di servizi. **La decisione di indire o meno il Dibattito Pubblico** (a parte i casi di Dibattito Pubblico Obbligatorio, rimasti invariati rispetto alla precedente disciplina) **è rimessa alla discrezionalità della Stazione Appaltante** ed in particolare è quest'ultima che decide se procedere alla pubblicazione della Relazione contenente il Progetto dell'opera e l'analisi di fattibilità (che devono essere pubblicate sul sito internet della stessa) e che valuta l'esito del dibattito pubblico e decide se tenerne conto o meno ai fini della redazione dei successivi livelli di progettazione.

In terzo luogo, la norma stabilisce che possono partecipare al dibattito pubblico solo amministrazioni pubbliche, enti territoriali, soggetti portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni e comitati (che risultino interessati all'intervento compatibilmente ed in ragione degli scopi dichiarati in statuto), con esclusione dei singoli, e pure – probabilmente – delle associazioni e dei comitati occasionali. La partecipazione consiste nella possibilità di presentare osservazioni e proposte scritte entro sessanta giorni dalla pubblicazione del progetto dell'opera. Al più possono essere previsti incontri da tenersi con l'utilizzo di strumenti informatici o telematici. Solo in via eccezionale e per esigenze da motivare in modo esplicito il responsabile può organizzare incontri in modalità non telematica. Le osservazioni scritte sono raccolte e sintetizzate dal responsabile del dibattito nel documento finale ed il responsabile può selezionare le osservazioni "meritevoli di considerazione".

Infine, **si osserva che manca una qualsiasi figura indipendente e neutrale a garanzia del rispetto dei principi che presiedono al dibattito** e la cui osservanza è però essenziale perché questo possa effettivamente coinvolgere le collettività locali e conseguire i suoi obiettivi.

Se da una parte la conferma della disposizione all'interno del nuovo Codice può essere vista positivamente alla luce della dimensione anche sociale della sostenibilità, dall'altra **ci si interroga se e in che misura un dibattito pubblico così strutturato sia sufficiente ad assicurare un fattivo coinvolgimento delle comunità**

Associazione per la Sostenibilità delle Infrastrutture

locali. Ciò a maggior ragione in assenza della regolamentazione statale dell'inchiesta pubblica di cui all'art. 24 bis del Codice dell'Ambiente.

Queste considerazioni derivano dall'osservazione di come la precoce ed effettiva interlocuzione con il pubblico interessato alla localizzazione e realizzazione dell'opera spesso consente di pervenire ad una anticipata interiorizzazione nel progetto degli aspetti di sostenibilità e delle misure mitigative e compensative che possono influire su una migliore accettazione dell'opera, alla riduzione dei conflitti e a una contabilizzazione coerente e preventiva delle compensazioni socio-ambientali. Si tratta, come anticipato, dell'approccio dello Stakeholder Engagement, una metodologia che mette al centro i bisogni del territorio sviluppando un percorso costante e continuativo di ascolto e confronto tra i diversi attori del processo e la comunità in un'ottica di valorizzazione del sapere locale e aumenta la trasparenza, migliora la qualità delle progettazioni, semplifica l'esecuzione dell'infrastruttura attraverso scelte che, in quanto condivise e "predigerite" riducono l'aggravio di possibili quanto probabili contenziosi che hanno un impatto economico, sociale e ambientale per la collettività.

L'art. 41 "Livelli e contenuti della progettazione" rappresenta certo uno degli articoli più importanti, con i livelli della progettazione che sono stati ricondotti a due, il PFTE e il progetto esecutivo, e tutto l'impianto della progettazione che viene poi regolamentato in maniera dettagliata nell'Allegato I.7.

In primo luogo vediamo, e **in linea generale apprezziamo che è stato mantenuto ed esteso a tutte le opere l'impianto stabilito nel 2021 con le "Linee guida per la redazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica" per le opere del solo PNRR.** Si ritrova dunque il DOCFAP (il Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali) e il DIP (Documento di Indirizzo alla Progettazione) che riveste una grande importanza perché fornisce indicazioni, tra l'altro, in merito a:

- le eventuali raccomandazioni per la progettazione, anche in relazione alla pianificazione urbanistica, territoriale e paesaggistica vigente ed alle valutazioni ambientali strategiche (VAS), ove pertinenti, procedure tecniche integrative o specifici standard tecnici che si intendano porre a base della progettazione dell'intervento;
- le specifiche tecniche contenute nei criteri ambientali minimi (CAM), adottati con decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ora Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, per quanto materialmente applicabili; qualora la progettazione sia supportata dalla modellazione informativa tali specifiche, per quanto applicabili, possono essere introdotte all'interno dei modelli informativi;
- le specifiche tecniche per l'utilizzo di materiali, elementi e componenti ai fini del perseguimento dei requisiti di resistenza, durabilità, robustezza e resilienza delle opere e della efficienza energetica e della sicurezza e funzionalità degli impianti;

Inoltre, il DIP, oltre ai contenuti stabiliti, può contenere, in materia di digitalizzazione dei processi e di modellazione informativa, ulteriori riferimenti alla fase esecutiva, anche con riferimento alla pianificazione e gestione della realizzazione prevista dalla norma UNI ISO 21502:2021 e dalla norma UNI ISO 31000.

Per quanto riguarda il PFTE è stato ripreso l'impianto delle Linee Guida e dunque in primo luogo ritroviamo, tra gli elaborati di cui questo si compone, la **Relazione di Sostenibilità**.

Associazione per la Sostenibilità delle Infrastrutture

Purtroppo, e inspiegabilmente per alcuni aspetti, non si ritrova invece il riferimento “alla adattabilità e flessibilità dell’opera rispetto ai potenziali sviluppi tecnologici futuri, con particolare attenzione ai temi della resilienza e della sostenibilità ambientale e sociale” presente invece nelle Linee Guida tra gli aspetti cui il PFTE dovrà porre particolare attenzione.

Troviamo invece tutti i riferimenti, tra gli altri, a:

- compatibilità ecologica della proposta progettuale privilegiando l’utilizzo di tecniche e materiali, elementi e componenti a basso impatto ambientale
- valutazione dei costi complessivi del ciclo di vita, inclusivi di quelli di “fine vita”;
- utile reimpiego dei materiali di scavo (nella qualità di sottoprodotti e/o per interventi di ingegneria naturalistica), minimizzando i conferimenti a discarica. Per quanto riguarda questo aspetto vale la pena ricordare che la normativa sulle terre e rocce da scavo non è certamente tra le più snelle, per usare un eufemismo, e dunque non possiamo non porci la questione di come conciliare l’obiettivo di un sempre maggiore riutilizzo delle risorse con le norme di tutela ambientale come quella delle terre e rocce da scavo.

Per quanto riguarda la Relazione di Sostenibilità, questa è disciplinata, all’interno dell’allegato I.7, all’articolo 11.

Comparando il testo del **nuovo Codice** con quello delle Linee Guida, si vede che nel testo codicistico tra gli elementi che la relazione deve avere è stato **completamente espunto il riferimento all’asseverazione del rispetto del principio di “non arrecare un danno significativo”** (“Do No Significant Harm” - DNSH), come definito dal Regolamento UE 852/2020, dal Regolamento (UE) 2021/241 e come esplicitato dalla Comunicazione della Commissione Europea COM (2021) 1054 (Orientamenti tecnici sull’applicazione del citato principio, a norma del regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza).

Analogamente **non viene più previsto che la relazione di sostenibilità contenga l’analisi di resilienza**, ovvero la capacità dell’infrastruttura di resistere e adattarsi con relativa tempestività alle mutevoli condizioni che si possono verificare sia a breve che a lungo termine a causa dei cambiamenti climatici, economici e sociali. In essa dovrebbero essere considerati preventivamente tutti i possibili rischi con la probabilità con cui possono manifestarsi, includendo non solo quelli ambientali e climatici ma anche quelli sociali ed economici.

Si fatica a comprenderne la ragione a maggior ragione in un paese con le nostre caratteristiche e criticità fisiche, basti pensare solo alla questione idraulica, e di fronte ai sempre più frequenti fatti di cronaca che coinvolgono il nostro paese, l’Emilia Romagna da ultima.

Alcuni dati molto significativi in tal senso, e che confermano lo stupore con il quale si coglie questa mancanza, si ritrovano all’interno del documento del MIMS “Cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità”. Secondo quanto riportato da questo rapporto del 2022, gli impatti dei cambiamenti climatici nelle varie regioni e settori italiani saranno rilevanti già a partire da questo decennio con danni rilevanti sia in termini di PIL, in particolar modo per alcuni settori produttivi, sia in termini di impatto economico diretto sulle infrastrutture causato da eventi climatici estremi: circa 2 miliardi all’anno al 2030 e circa 5 all’anno al 2050 nello scenario tendenziale.

Nella Relazione di Sostenibilità come disciplinata dal nuovo Codice e relativi allegati, continuano ad essere presenti invece altri aspetti importanti tra i quali :

Associazione per la Sostenibilità delle Infrastrutture

- una stima della Carbon Footprint dell'opera in relazione al ciclo di vita e il contributo al raggiungimento degli obiettivi climatici;
- una stima della valutazione del ciclo di vita dell'opera in ottica di economia circolare, seguendo le metodologie e standard internazionali (Life Cycle Assessment – LCA),
- l'analisi del consumo complessivo di energia con l'indicazione delle fonti per il soddisfacimento del bisogno energetico, anche con riferimento a criteri di progettazione bioclimatica;
- la definizione delle misure per ridurre le quantità degli approvvigionamenti esterni (riutilizzo interno all'opera) e delle opzioni di modalità di trasporto più sostenibili dei materiali verso/dal sito di produzione al cantiere;
- la stima degli impatti socio-economici dell'opera, con specifico riferimento alla promozione dell'inclusione sociale, la riduzione delle disuguaglianze e dei divari territoriali nonché il miglioramento della qualità della vita dei cittadini;
- l'utilizzo di soluzioni tecnologiche innovative, ivi incluse applicazioni di sensoristica per l'uso di sistemi predittivi (struttura, geotecnica, idraulica, parametri ambientali).

Sul fronte della **digitalizzazione**, questa è **esplicitamente richiamata nell'articolo 19** nella quale sono contenuti i principi fondanti della trasparenza nella gestione dei contratti pubblici e dell'efficienza nella loro gestione. Degno di nota è innanzitutto l'ampliamento applicativo della metodologia in esame, che traspare dalla nuova disciplina, oltre al forte impulso al raggiungimento di un'adeguata maturità digitale delle stazioni appaltanti e degli enti concedenti.

Vi è poi l'**articolo 43, e il relativo allegato I.9**, che stabilisce definitivamente l'adozione di **“Metodi e strumenti di gestione informativa digitale delle costruzioni”** per la progettazione e la realizzazione di opere di nuova costruzione e per gli interventi su costruzioni esistenti per importo a base di gara superiore a 1 milione di euro.

Nel detto articolo e nell'Allegato I.9 sono confermate ed in alcuni casi aggiornate tutte le disposizioni del D.M. 560/17 e del successivo D.M. 312/21 in materia di: adempimenti da parte delle stazioni appaltanti, interoperabilità e modalità di scambio delle informazioni, specifiche tecniche nazionali ed internazionali utilizzabili, contenuti minimi della documentazione di gara ecc. **L'aspetto estremamente positivo è aver inserito quanto prima enunciato in decreti attuativi, direttamente nel corpo del codice stesso e quindi conferendo alla materia una dignità ancora maggiore e l'opportunità, grazie alla previsione di modificabilità di quanto contenuto negli allegati, di avere un testo vivo e agevolmente modificabile per adattarlo alle esigenze di un settore costantemente in evoluzione.**

Accanto a ciò, vi sono tuttavia però **diverse criticità**. In primo luogo, anche in questo Codice come nel precedente e nei passati decreti attuativi **non è mai stato esplicitamente citato l'acronimo BIM** (Building Information Modeling) preferendo la definizione più generica, e mutuata in parte della direttiva europea EUPPD del 2014, "metodi e strumenti di gestione informativa". Tuttavia, escludendo l'art 43 e l'allegato I.9, l'acronimo BIM viene utilizzato nell'allegato I.13 quando si parla di parametri per la valutazione della progettazione o nell'allegato I.14 dove si parla di prezziari. Riteniamo che utilizzare una dicitura differente da

Associazione per la Sostenibilità delle Infrastrutture

quella in uso ed ormai usuale tra le Committenze e gli operatori economici possa ingenerare confusione e soprattutto evidenzi un non completo coordinamento delle varie parti del testo che dovrebbe essere risolto.

Relativamente poi alla data di entrata in vigore dell'obbligo di adozione di "metodi e strumenti...", il nuovo Codice individua un termine unico e generale di obbligatorietà, stabilito al 1° gennaio 2025, che dovrà sostituire le tempistiche contenute nell'art. 6 del D.m. n. 312/2021,; come è noto, infatti, il DM 560 introduceva un obbligo di adozione modulato su più anni ed in funzione del valore dell'opera, per cui prima del 2025 si avevano obblighi di adozione per opere nuove anche negli anni precedenti. Considerato che alla luce di quanto previsto dall'art. 226 (Abrogazioni e disposizioni finali) il D.M. 560/2017 non risulta tra le disposizioni espressamente abrogate, **non si comprende cosa accadrà dal 1° Luglio 2023 per tutte gare relative alle opere di nuova realizzazione superiori al milione di euro che con la vecchia norma rientrano nei criteri di obbligatorietà.** Da questo punto di vista risulterebbe opportuno esplicitarlo in maniera chiara ed inoppugnabile, anche in considerazione della qualificazione - effettuata con il D.M. 312/2021 - del menzionato D.M. 560 come "decreto non regolamentare".

E' stato inoltre totalmente omissso un tema importante ed innovativo in materia di gestione degli appalti pubblici, il così detto e-Permit cioè la verifica digitale dei progetti, controllo digitale delle pratiche, in sostanza il "Permesso di costruire" digitale. La qual cosa appare sorprendente quando a livello europeo notiamo importanti iniziative in tal senso quali per esempio la costituzione dell' "European Network for Digital Building Permits", che vede coinvolti molti enti pubblici, università e centri di ricerca (tra cui l'Università di Brescia ed il Politecnico di Milano).

Proseguendo, nell'allegato I.9 (Art. 1 comma 10 lettera a) si dispone similmente che la documentazione di gara è resa disponibile fra le parti nell'ambiente di condivisione dei dati (ACDat). **Ciò appare in contraddizione con quanto esplicitato all'articolo 22**, che introduce il tema del "E-Procurement" disponendo che la documentazione di gara deve essere condivisa tramite piattaforme elettroniche adibite in tal senso (al comma 2 lettera c si parla esplicitamente di "accesso elettronico alla documentazione di gara"). **Inoltre ciò appare in contrasto con i principio "dell'unicità dell'invio" enunciate nel comma 2 dell'Art. 19.** Occorrerebbe chiarire questo aspetto ed in ogni caso far rientrare espressamente anche l'ACDAT tra le piattaforme facenti parte dell'"Ecosistema nazionale di approvvigionamento digitale (e-procurement)" di cui al citato art. 22.

Il comma 3 dell'Allegato I.9 prevede poi che le stazioni appaltanti che adottano i metodi e gli strumenti di cui al comma 1, nominano un gestore dell'ambiente di condivisione dei dati, almeno un gestore dei processi digitali supportati da modelli informativi ed inoltre per ogni intervento un coordinatore dei flussi informativi all'interno della struttura di supporto al RUP. Con detta disposizione, pertanto, le figure professionali in questione – in precedenza previste solo dalla norma volontaria – fanno il loro ingresso anche nella normativa cogente. Sul punto a parere di chi scrive la previsione di cui trattasi, per evitare criticità nell'applicazione - rientrando come noto le professionalità di cui trattasi tra quelle non regolamentate - dovrebbe essere opportunamente correlata con l'Art. 11 del Nuovo codice (Principio di applicazione dei contratti collettivi nazionali di settore. Inadempienze contributive e ritardo nei pagamenti) che prevede espressamente: *"1. Al personale impiegato nei lavori, servizi e forniture oggetto di appalti pubblici e concessioni è applicato il contratto collettivo nazionale e territoriale in vigore per il settore e per la zona nella quale si eseguono le prestazioni di lavoro, stipulato dalle associazioni dei datori e dei prestatori di lavoro comparativamente più rappresentative sul piano nazionale e quello il cui ambito di applicazione sia strettamente connesso con l'attività oggetto dell'appalto o della concessione svolta dall'impresa anche in maniera prevalente. 2. Nei*

Associazione per la Sostenibilità delle Infrastrutture

bandi e negli inviti le stazioni appaltanti e gli enti concedenti indicano il contratto collettivo applicabile al personale dipendente impiegato nell'appalto o nella concessione, in conformità al comma 1.”

Il comma 11 dell’Allegato I.9, infine, stabilisce che il coordinamento, la direzione e il controllo tecnico-contabile dell’esecuzione dei contratti pubblici, possono essere svolti mediante l’utilizzo dei metodi e degli strumenti di gestione informativa digitale. Viene prevista quindi una mera facoltà di adozione del BIM per le citate attività. Anche in considerazione di quanto precedentemente previsto dall’art. 15 del D.M. 49 del 2018 che prevedeva come “regola generale” l’effettuazione della contabilità dei lavori mediante l’utilizzo di strumenti elettronici specifici, che usano piattaforme interoperabili a mezzo di formati aperti non proprietari, detta disposizione risulta non in linea e probabilmente in contraddizione, con l’impostazione del Nuovo Codice verso un sempre più ampio e diffuso utilizzo dei “metodi e strumenti di gestione informativa digitale delle costruzioni”.

Sul tema della qualificazione delle stazioni appaltanti di cui all’art. 63, nell’allegato II.4 è detto poco sui requisiti per la loro qualificazione. Si rileva che non si parla di competenze del personale sul project management, risk management, bim management, ecc. Si fa riferimento alla delibera ANAC 441 del settembre 2022 che non contiene nulla di quanto detto sopra mentre per il BIM la qualificazione delle stazioni appaltanti prevede alcuni requisiti contenuti nell’art. 43 e l’allegato I.9.

Da ultimo, **l’art. 102 “Impegni dell’operatore economico”** precisa, al comma 1, che nei bandi, negli avvisi e negli inviti le stazioni appaltanti, tenuto conto della prestazione oggetto del contratto, richiedono agli operatori economici di assumere una serie di impegni, elencati nella disposizione, che comprendono anche clausole sociali di inclusione. **Non compare però la previsione che i documenti di gara, bandi e avvisi, debbano anche richiedere le clausole ambientali prescritte dai CAM, ove applicabili,** quando è noto (cfr. in particolare gli ultimi CAM edilizia 2022) che le clausole contrattuali ivi contenute devono essere oggetto di espresse obbligazioni. Si propone dunque di aggiungere una lettera d) “assicurare l’adempimento delle clausole contrattuali previste dai CAM”. Una siffatta previsione pare conforme anche allo schema di bando tipo del 21.4.2023 di ANAC. In tal modo il comma 2, che onera l’operatore economico di indicare nell’offerta le modalità con le quali intende adempiere a quegli impegni del comma 1, si stenderà anche alle clausole contrattuali ambientali.